

- розроблення ефективного механізму запобігання правопорушень у сфері експлуатації судів, сприяння впровадженню кожною країною природоохоронних технологій,
- впровадження кожною країною тенденції раціонального поєднання збереження морського середовища та його використання людиною,
- передбачення у законодавстві усіх країн світу заохочень за координовані дії органів влади з попередження, своєчасного виявлення аварій на морі та ефективних засобів реагування, нейтралізації чи зменшення негативних наслідків аварій та шкідливих скидів у море.

Список використаних джерел:

1. Керівництво 2012 року з розробки планів управління ліквідацією сміття, прийняте резолюцією МЕРС.220 (63) від 02.03.2012р. Комітет з захисту морського середовища. Режим доступу – електронний доступ: http://rise.odessa.ua/texts/МЕРС220_63.php3
2. Додаток V «Правила запобігання забруднення сміттям з судів» Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. (МАРПОЛ 73/78). Комітет з захисту морського середовища. Режим доступу – електронний доступ: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/896_009/page.
3. Пимошенко О.П. Запобігання забруднення довкілля із безлюдних суден. – М.: Світ, 2004. – 320 с.
4. Зубрилов С.П. Охорона навколишнього середовища при експлуатації судів. Санкт-Петербург: Судостроение, 1989. – 256 с.
5. Торский В. Г. Марпол 73/78. – М.: Екологія, 2005. – 64 с.

Науковий керівник: д.ю.н., професор Додін Є.В.

Плачкова Тетяна Михайлівна

*аспірант кафедри морського та митного права
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА: ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОЗАЛЕЖНОСТІ

Охопивши усі сфери діяльності людини науково-технічна революція продовжує чинити вплив на архітектуру та оснащеність суден. Одним з найважливіших її наслідків стала широка автоматизація виробничих процесів, пов'язаних з фізичною та розумовою працею екіпажу. Вона має прояв у застосуванні складних систем та комплексів автоматизованого

управління та контролю [1, с. 26]. Практично до 90-х років XX ст. світове співтовариство намагалося вирішити проблему забезпечення безпеки мореплавства ідучи нормативним і конструктивним шляхами. Перша версія міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (сьогодні SOLAS 74) була схвалена у 1914 р., після загибелі пасажирського лайнера «Титанік».

За статистичними даними основною причиною (більше 80%) аварій морських суден, що відбулися останнім часом, є помилки людини, від якої залежить прийняття рішення з управлінням судном – капітана, вахтового помічника капітана, вахтового механіка, лоцмана, оператора системи управління рухом суден [2, с. 4-5]. Проблема людського фактора полягає у відсутності достатніх знань про природні закони поведінки людини, про причинно-наслідкові зв'язки впливу на людину різних чинників, у відсутності визначення поняття «людський фактор», в якій складності і часом неможливості на сьогоднішній день формалізації складових людського фактора, у відсутності методології кількісної оцінки і врахування впливу людського фактора на безпеку судна [1, с. 27]. Саме «людський фактор» визнано головною причиною загибелі круїзного лайнера *Costa Concordia*, на борту якого перебували понад 4200 осіб та який допустив зіткнення зі скелею біля о. Джильо неподалік узбережжя італійської області Тоскана [3].

Стурбованість проблемами втомленості моряків викликала підготовку та прийняття спеціальної Резолюції ІМО від 4.11.1993 р. А.772(18) – «Фактори втомленості при комплектуванні суден екіпажами та забезпеченні безпеки», де було визначено, що одним з ефективних засобів проблеми накопичення втомленості моряків повинен стати метод визначення ступеню втомленості перед виходом судна з порту. У Резолюції від 19.11.1981 р. А.481 (XII) «Принципи безпечного укомплектування суден екіпажами» ІМО настійно закликала уряди-члени прийняти необхідні заходи для забезпечення того, щоб кожне морське судно повинно постійно мати виданий адміністрацією документ, в якому вказується мінімальний склад екіпажу для такого судна.

Перші спроби до встановлення вимог відносно кваліфікації командного складу та екіпажу суден були зроблені ще на I Міжнародній морській конференції 1899 р. [4, с. 117] та лише у 1978 році ІМО розробила та прийняла Конвенцію STCW, яка стала першою спробою встановити на світовому рівні мінімальні професійні стандарти для моряків, яким повинні слідувати держави у здійсненні підготовки та дипломування моряків. У 1993 р. Резолюцією А.741(18) був затверджений Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення, який увійшов до нової Глави IX SOLAS 74 та став обов'язковим для виконання і передбачив створення системи управління безпекою мореплавства та відсторонення впливу людського чинника на експлуатацію

суден, а також роз'яснив, що термін «людський фактор», який звичайно асоціювався тільки з екіпажем, має відношення й до берегових служб.

Ще одним міжнародним документом, що наразі визначає стандарти праці моряків є Міжнародна конвенція МОП 2006 р. про працю в морському судноплавстві, що встановлює мінімальні міжнародні вимоги, що стосуються майже всіх аспектів умов праці та проживання моряків на судні: мінімального віку, придатності за станом здоров'я, професійної підготовки, умов найму, включаючи питання, що стосуються оплати праці, оплачуваної щорічної відпустки, репатріації, тривалості часу роботи і відпочинку. Конвенція встановлює стандарти житлових приміщень і умов для відпочинку на борту, харчування і столового обслуговування, охорони здоров'я, медичного обслуговування тощо. Вона також містить норми, що регулюють роботу служб найму та працевлаштування моряків.

Таким чином, шляхом встановлення єдиних міжнародних норм щодо зменшення впливу негативних факторів на людину, забезпечення охорони навколишнього природного середовища, мінімального складу екіпажів суден ІМО заклала правові засади забезпечення безпеки судноплавства. Встановлення єдиних вимог до кваліфікації суднових спеціалістів, єдність підходу, розуміння та впровадження вимог ІМО щодо кадрової складової флоту дає змогу отримувати автоматичні підтвердження отриманих національних дипломів та безперешкодного працевлаштування моряків держав, зазначених у списку держав, що повністю виконують вимоги Конвенції STCW, який складає Комітет з безпеки на морі ІМО, на судна провідних морських держав світу.

Список використаних джерел:

1. Жуков А.А. Море и... трагедии. – О.: Издательство КП ОГТ, 2003. – 320 с.
2. Клименко В.Д. Разработка методов количественного учета влияния человеческого фактора на безопасность судна: дис. ... кан. екон. наук: 05.22.19. – Санкт-Петербург, 2003. 161 с.
3. Причины крушения Costa Concordia в Италии. URL: <http://ecity.cn.ua/world/4213-prichiny-krusheniya-kosta-konkordiya-costa-concordia-v-italii-foto-video.html>
4. Прусс В.М., Боёвич В. Международно-правовые стандарты квалификации в морской отрасли // Международное морское право и Черноморский регион: материалы семинара (12 – 17 ноября 2001 г., г. Одесса). 2001. С. 114-117.

Науковий керівник: к.ю.н., доцент Аверочкина Т.В.